

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

10/534838

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
27. Mai 2004 (27.05.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
WO 2004/043735 A2

(51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: B60P

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2003/012548

(22) Internationales Anmeldedatum:  
11. November 2003 (11.11.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:  
102 52 682.6 13. November 2002 (13.11.2002) DE

(71) Anmelder und

(72) Erfinder: HURLER, Walter [DE/DE]; Breitenbergweg  
8, 86391 Stadtbergen (DE).

(74) Anwalt: LORENZ, Werner; Alte Ulmer Strasse 2, 89522  
Heidenheim (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (*national*): AE, AG, AL, AM, AU,  
AZ, BA, BB, BR, BY, BZ, CA, CN, CO, CR, CU, DM, DZ,  
EC, GD, GE, GH, GM, HR, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP,  
KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LV, MA, MD, MG, MK, MN,  
MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, RU, SC, SD,  
SG, SL, TJ, TM, TN, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN,  
YU, ZA, ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (*regional*): ARIPO-Patent (BW,  
GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM,  
ZW), eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU,  
TJ, TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ,  
DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC,  
NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI-Patent (BF, BJ, CF,  
CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD,  
TG).

Erklärungen gemäß Regel 4.17:

- hinsichtlich der Identität des Erfinders (Regel 4.17 Ziffer i)  
für alle Bestimmungsstaaten
- hinsichtlich der Berechtigung des Anmelders, ein Patent zu  
beantragen und zu erhalten (Regel 4.17 Ziffer ii) für alle  
Bestimmungsstaaten
- hinsichtlich der Berechtigung des Anmelders, die Priorität  
einer früheren Anmeldung zu beanspruchen (Regel 4.17  
Ziffer iii) für alle Bestimmungsstaaten
- Erfindererklärung (Regel 4.17 Ziffer iv) nur für US

Veröffentlicht:

- ohne internationalen Recherchenbericht und erneut zu ver-  
öffentlichen nach Erhalt des Berichts

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Ab-  
kürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Co-  
des and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der  
PCT-Gazette verwiesen.

(54) Title: VEHICLE WITH LOADING BOXES OR LOADING SURFACES

(54) Bezeichnung: FAHRZEUG MIT LADEBOXEN ODER LADEFLÄCHEN

(57) Abstract: A vehicle provided with at least one front axis and at least one rear axis, one vehicle frame and at least one loading box or loading surface which can be raised or lowered in a vertical direction by means of lifting devices, in addition to a loading ramp located in the rear area of the vehicle. At least one loading box or loading surface is arranged behind the at least one rear axis such that it forms an inner loading ramp. At least one opening surface is arranged in a lateral and rear position on the vehicle frame and used to release loading openings for loading or emptying.

(57) Zusammenfassung: Ein Fahrzeug ist mit wenigstens einer Vorderachse und mit wenigstens einer Hinterachse, mit einem Fahrzeugrahmen und mit wenigstens einer durch Hubeinrichtungen in vertikaler Richtung heb- und senkbaren Ladebox oder Ladefläche und mit einer Laderampe im hinteren Bereich des Fahrzeuges versehen. Wenigstens eine Ladebox oder Ladefläche ist hinter der wenigstens einen Hinterachse derart angeordnet, dass sie als innenliegende Laderampe ausgebildet ist, wobei wenigstens eine seitliche und rückseitig am Fahrzeugrahmen angeordnete Öffnungsfläche vorgesehen sind, die zum Laden oder Entladen Ladeöffnungen freigeben.

WO 2004/043735 A2

Fahrzeug mit Ladeboxen oder Ladeflächen

Die Erfindung betrifft ein Fahrzeug mit wenigstens einer Vorderachse und wenigstens einer Hinterachse, mit Ladeboxen oder Ladeflächen zur Aufnahme von Ladegut, mit einem Fahrzeugrahmen und mit einer Laderampe im hinteren Bereich des Fahrzeugrahmens, wobei wenigstens ein Teil der Ladeboxen oder Ladeflächen durch an dem Fahrzeugrahmen angeordnete Hubeinrichtungen in vertikaler Richtung heb- und senkbar ist.

Ein Fahrzeug dieser Art ist zum Beispiel in der EP 0 733 003 B1 und dem DE-GM 298 13 993 beschrieben.

Zum Beladen und Entladen von Lastkraftwagen müssen häufig Gabelstapler oder ähnliche Hubeinrichtungen eingesetzt werden, um das Ladegut vom Boden auf die oftmals relativ hoch liegende Ladefläche zu heben und auch wieder abzusetzen.

Zur Erleichterung des Be- und Entladevorganges sind Lastkraftwagen häufig auch auf ihrer Rückseite außenseitig mit Laderampen versehen, die im allgemeinen eine Tiefe von ca. 2 m besitzen. Im Fahrzustand ist die Laderampe senkrecht an der Rückseite des Fahrzeuges nach oben geklappt. Zum Be- und Entladen wird diese über Hubzylinder in einem ersten Schritt in die Waagrechte gebracht. Die Fahrzeugrückseite wird geöffnet und das zu entladende Gut wird auf die Laderampe geschoben. Anschließend wird die Laderampe durch weitere Zylinder bis auf den Boden abgesenkt.

BESTÄTIGUNGSKOPIE

Nachteilig bei diesem Verfahren ist jedoch, dass ein entsprechend hoher Rangierabstand bzw. Platzbedarf hinter dem Fahrzeug zum Absetzen der Laderampe erforderlich ist, was häufig aufgrund der Parkplatzknappheit zu Problemen führt. Darüber hinaus ist die Laderampe in ihrer angehobenen horizontalen Stellung nicht nur ein Verkehrshindernis, sondern darüber hinaus auch eine Gefährdung, insbesondere für Motorrad- und Fahrradfahrer.

Da sich in der oberen Position der Laderampe diese in einer Höhe von mehr als 1 m befindet, besteht darüber hinaus eine Unfallgefahr beim Be- und Entladen, insbesondere, wenn die Laderampe durch Schnee oder Regen rutschig ist.

Der vorliegenden Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, bei einem Fahrzeug der eingangs erwähnten Art, wobei durch die absenkbaren Ladeboxen oder Ladeflächen eine weitgehende Erleichterung zum Be- und Entladen geschaffen wird, darüber hinaus diese noch weiter zu verbessern, insbesondere eine Verkehrsraum sparende Be- und Entlademöglichkeit zu schaffen.

Erfindungsgemäß wird diese Aufgabe dadurch gelöst, dass die wenigstens eine Ladefläche oder Ladebox hinter der wenigstens einen Hinterachse derart angeordnet ist, dass sie als innenliegende Laderampe ausgebildet ist, wobei wenigstens eine seitliche und eine rückseitig am Fahrzeugrahmen angeordnete Öffnungsfläche vorgesehen sind, die zum Laden oder Entladen Ladeöffnungen freigeben.

Durch die erfindungsgemäße Ausgestaltung wird praktisch die bisher außenliegende Laderampe nach innen in das Fahrzeug

verlegt, womit eine deutliche Reduzierung von öffentlicher Verkehrsfläche zum Be- und Entladen erreicht wird. So kann z.B. durch den Wegfall einer außenliegenden Laderampe nach hinten Platz eingespart werden. Da außerdem auch an einer oder beiden Fahrzeugseiten Öffnungsflächen vorgesehen sind, ist notfalls zum Be- und Entladen hinter dem Fahrzeug überhaupt kein Platz mehr nötig.

Bei der erfindungsgemäßen Ausgestaltung kann z.B. der gesamte Überhang des Fahrzeugrahmens hinter der Hinterachse als innenliegende Laderampe ausgebildet sein. Dies bedeutet, der Bereich hinter der Hinterachse wirkt praktisch durch ein oder mehrere bewegliche Ladeboxen oder Ladeflächen, die durch Hubeinrichtungen von einer Fahrstellung bis zu einer Entladestellung am Boden verschiebbar sind, als Laderampe. Dergleichen sind für die erfindungsgemäße Laderampe auch beliebige Zwischenstellungen möglich. Ebenso kann sie auch auf Rampenhöhe an Gebäuden angehoben werden.

Dabei kann z.B. vorgesehen sein, dass auf der Rückseite des Fahrzeugs ein Rollltor angeordnet ist, das z.B. in seitlichen Führungen verschiebbar ist. Eine oder vorzugsweise beide Seitenflächen können in einer Ausgestaltung der Erfindung mit Schiebetüren versehen sein, die zum Entladen nach vorne geschoben werden können und somit seitliche Öffnungsflächen vollständig freigeben.

In einer sehr vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung können zwei beidseits angebrachte Schiebetüren mit vertikalen Seitenführungen vorgesehen sein, in denen das hintere Rollltor läuft, welches im geöffneten Zustand in einen Stauraum in die Dachkonstruktion eingeschoben wird.

In einer weiteren vorteilhaften Ausgestaltung kann die oder können die Schiebetüren an ihrer Rückseite mit nach innen gerichteten Abwinkelungen versehen sein, an denen die Fahrzeugheckbeleuchtung und gegebenenfalls weitere an der Fahrzeugrückseite erforderlichen Einrichtungen angebracht sind.

Bei einer derartigen Ausgestaltung ist in abgesenktem Zustand aber auch in Zwischenstellungen oder in Rampenhöhe der wenigstens einen hinteren Ladebox oder Ladefläche diese von allen drei Seiten her, nämlich von der Rückseite und von beiden Seiten her, ohne störende Halteglieder oder Stabilisierungseinrichtungen zugänglich.

Die Befestigung und auch die Führung für die Schiebetür oder für die beiden Schiebetüren nebst Rollltor kann in der über die Hinterachse nach hinten stehende Dachkonstruktion erfolgen.

Wenn man das seitliche oder die seitlichen Schiebetore nicht über die gesamte Fahrzeughöhe auslegt, sondern im unteren Bereich einen Bereich für eine seitliche Bordwand freilässt oder zusätzlich dazu Platz vorsieht, dann kann die seitliche Bordwand in abgesenktem Zustand als Auffahrrampe dienen, wozu sie entsprechend seitlich herausgeschwenkt wird. Gleiches gilt für die Fahrzeugrückseite mit dem Rollltor.

Ein weiterer Vorteil der erfindungsgemäßen Lösung besteht darin, dass sich problemlos Fahrzeuge auch nachträglich in erfindungsgemäßer Weise umrüsten lassen. Hierzu ist es lediglich erforderlich, bei einem Fahrzeug mit einem Leiterrahmen, wobei zwei seitlich auf Abstand voneinander angeord-

nete Längsträger mit dazwischenliegenden Quertraversen vorgesehen sind, den Leiterraahmen im Bereich der Hinterachse abzutrennen. Versieht man dann die C-Säule, welche im Bereich der Hinterachse des Fahrzeugs angeordnet ist, mit einer Hubeinrichtung, so lassen sich als komplette Baugruppe ein oder zwei heb- und senkbare Ladeboxen oder Ladeflächen anbringen, wobei die Ladeboxen oder Ladeflächen sich an der Hubeinrichtung in Verbindung mit einem portalartigen Aufbau abstützen können. In diesem Falle ragt nur die Dachkonstruktion in ihrer ursprünglichen Art und Weise nach hinten über die Hinterachse hinaus. Dabei ist es lediglich dann noch erforderlich, in der Dachkonstruktion eine Aufnahmeeinrichtung für die hintere Öffnungsfläche, z.B. ein Rollltor, vorzusehen und Halteeinrichtungen und Führungsschienen für die Schiebetür oder Schiebetüren anzubringen.

Alternativ dazu ist es jedoch auch möglich, den Fahrzeugaufbau mit dem Leiterraahmen unverändert zu belassen, womit auch die Möglichkeit eines Hängerbetriebes gegeben ist. In diesem Falle kann man an einer oder auch an beiden Seiten des Leiterraahmens entsprechend schmalere höhenverstellbare Ladeboxen oder Ladeflächen vorsehen. Diese Ladeboxen oder Ladeflächen können dann in gleicher Weise über eine an der C-Säule angeordnete Hubeinrichtung mit einem Portalaufbau in ihrer Höhe verändert werden. In diesem Falle ist die innenliegende Laderampe jedoch zweigeteilt und nur jeweils von der Seite her zugänglich.

Eine sehr vorteilhafte Weiterbildung der Erfindung kann darin bestehen, dass ein Hilfsrahmen für einen Fahrgestellaufbau mit Ladeboxen oder Ladeflächen, mit Hubeinrichtungen für die Ladeboxen oder Ladeflächen, mit der innenliegenden Lade-

rampe nebst Dachkonstruktion und Öffnungsflächen vorgesehen ist, der auf den Längsträgern des Leiterrahmens befestigbar ist.

Durch den Hilfsrahmen lässt sich praktisch eine Vorfertigung des erfindungsgemäßen Fahrzeugaufbaus schaffen, wobei durch entsprechende Befestigungsglieder nach einer derartigen Vorfertigung der Hilfsrahmen fest mit dem normalen Leiterrahmen des Fahrzeuges im wesentlichen in einem Montagegang verbunden werden kann.

Neben einer derartigen Montageerleichterung und den Vorteilen bezüglich einer Vorfertigung hat diese Ausgestaltung auch den Vorteil, dass bei Reparaturen oder im Falle eines Unfalles Fahrzeug und Fahrzeugaufbau auf einfache Weise ausgetauscht werden können.

Vorteilhafte Weiterbildungen und Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den übrigen Unteransprüchen und aus den nachfolgend anhand der Zeichnung prinzipmäßig beschriebenen Ausführungsbeispielen.

Es zeigt:

Fig. 1 eine Seitenansicht des erfindungsgemäßen Fahrzeuges mit innenliegender Laderampe;

Fig. 2 eine Draufsicht auf das Fahrzeug nach der Fig. 1;

Fig. 3 eine Heckansicht des Fahrzeugs nach der Fig. 1;

Fig. 4 eine perspektivisch Ansicht des Fahrzeugaufbaus in Prinzipdarstellung;

Fig. 5 eine Abwandlung eines Fahrzeuges nach der Fig. 1 für einen Anhängerbetrieb; und

Fig. 6 in einer Ausschnittsvergrößerung einen Hilfsrahmen mit einer Befestigungseinrichtung eines vorgefertigten Fahrzeugaufbaus auf einem Leiterrahmen.

Ein in den Figuren 1 bis 3 dargestelltes Fahrzeug mit einem Fahrzeugrahmen 1 weist in üblicher Weise eine Vorderachse 2 und eine Hinterachse 3 auf. Selbstverständlich können auch jeweils mehr als eine Vorderachse 2 oder Hinterachse 3 vorgesehen sein. An dem Fahrzeugrahmen 1, der mit einem Leiterrahmen mit zwei in Längsrichtung auf Abstand voneinander verlaufenden Längsträgern 4 und 5 und mit dazwischenliegenden Quertraversen 6 versehen ist, sind insgesamt zwei in vertikaler Richtung verstellbare Ladeboxen bzw. Ladeflächen 7 und 8 vorgesehen, welche sich auf beiden Seiten der Längsträger 4 und 5 des Leiterrahmens neben diesem befinden. Eine dritte in vertikaler Richtung verstellbare Ladebox bzw. Ladefläche 9 befindet sich hinter der Hinterachse 3. Die dritte Ladebox 9 kann sich über die ganze Fahrzeugbreite erstrecken.

Über der Hinterachse 3 befindet sich noch eine weitere Ladebox 10, welche allerdings nicht höhenverstellbar ist.

Die höhenverstellbaren Ladeboxen 7, 8 und 9 können über nicht näher dargestellte Hubeinrichtungen 11 mit Hubzylindern 12, mit denen sie verbunden sind, von einer Fahr-

stellung bis in eine Entladestellung abgesenkt werden, wobei sich bei voll abgesenkter Stellung die Ladeflächen der Ladeboxen 7, 8, 9 auf Fahrbahnebene befinden.

Ebenso ist es möglich, im Bedarfsfalle auch die Ladeboxen 7, 8 oder 9 auf eine Rampenhöhe z.B. von 1100 mm zum Be- und Entladen anzuheben. Hierfür ist zwischen den Oberkanten der Ladeboxen 7, 8 und 9 ein entsprechender Freiraum zu einer Dachkonstruktion 13 freigehalten.

Jeweils zwei an beiden Fahrzeugseiten angeordnete Hubzylinder 12 für die Ladeboxen 7 und 8 sind über ihre Hubeinrichtung 11 und jeweils ein seitliches Portal 14 miteinander verbunden, wodurch sich eine entsprechende Stabilität und eine Erhöhung der Fahrzeugsteifigkeit ergibt. Die hintere Ladebox 9 ist durch eine mit einem Querportal 14 versehene Hubeinrichtung 11 höhenverstellbar. Durch die separaten Hubeinrichtungen 11 sind die Ladeboxen 7, 8 und 9 jeweils unabhängig voneinander höhenverstellbar.

An einer oder vorzugsweise auf beiden Fahrzeugseiten sind die Ladeboxen 7, 8 und 10 durch Rolltore 15 verschlossen, welche im geöffneten Zustand in nicht näher dargestellter Weise in bzw. unter die Dachkonstruktion 13 eingeschoben werden können.

Während der Fahrzeugrahmen 1 mit den beiden Längsträgern 4 und 5 des Leiterraumens sich normalerweise bis zum hinteren Ende des Fahrzeuges erstreckt, ist der Fahrzeugrahmen 1 bzw. sind die beiden Längsträger 4 und 5 kurz hinter der Hinterachse 3 abgeschnitten, wie dies aus den Figuren 1 und 2 ersichtlich ist. Das Fahrzeug besitzt in üblicher Weise drei

Säulen zur Stabilisierung, nämlich eine sogenannte A-Säule, B-Säule und C-Säule. Die C-Säule befindet sich dabei kurz hinter der Hinterachse 3. An dieser Stelle werden die beiden Längsträger 4 und 5 abgeschnitten. An die C-Säule wird ebenfalls eine Hubeinrichtung 11 mit einem jeweils an jeder Seite angeordneten Hubzylinder 12 befestigt. Ein Portalaufbau 14 verbindet die beiden Hubzylinder 12 miteinander. An der Hubeinrichtung 11 ist in nicht näher dargestellter Weise die Ladebox 9 höhenverstellbar befestigt. Die Ladebox 9 besteht im wesentlichen aus einer unteren Ladefläche 9a.

An beiden Seiten des Fahrzeuges sind im Bereich der Ladebox 9 Schiebetüren 16 als Öffnungsflächen angeordnet. Die Schiebetüren 16 sind auf ihrer Oberseite über eine nicht näher dargestellte Führungsschiene 17 in Fahrzeuginnenrichtung verschiebbar mit der Dachkonstruktion 13 verbunden. Die Verschiebeeinrichtungen für die Schiebetüren 16 können in bekannter Weise Schiebegelenke mit einem Kniehebel aufweisen, wie dies bei Transporterfahrzeugtüren allgemein üblich ist. Dabei schwenken die beiden Schiebetüren 16 leicht seitlich aus, so dass sie sich im geöffneten Zustand zwischen der B-Säule und der C-Säule über der Hinterachse 3 befinden, wie dies aus der Fig. 2 ersichtlich ist.

Die beiden Schiebetüren 16 weisen an ihren hinteren Enden nach innen gerichtete Abwinklungen 18 auf. An den Abwinklungen 18 befinden sich nicht näher dargestellte vertikale Führungsschienen 19. In den beiden Führungsschienen 19 sind die Lamellen eines Rollltores 20 in geschlossenem Zustand der beiden Schiebetüren 16 geführt.

Wie ersichtlich, ist die hintere Ladebox 9 mit ihrer Lade-  
fläche 9a als innenliegende Laderampe ausgebildet. Im Fahr-  
zustand des Fahrzeuges befindet sich die Ladebox 9 mit der  
Ladefläche 9a als Laderampe in gleicher Höhe wie die übrigen  
Ladeboxen 7 und 8 mit einer entsprechenden Bodenfreiheit.  
Die Ladebox 9 stellt in diesem Falle einen normalen nach au-  
ßen abgeschlossenen Laderaum im Inneren des Fahrzeugs dar.

Zum Be- und Entladen, z.B. von Getränkekisten, kann die La-  
debox 9 bis auf das Fahrbahnniveau abgesenkt werden. Während  
zum Be- und Entladen der Ladeboxen 7 und 8 lediglich die  
beiden Rolll Tore 15 geöffnet werden müssen, womit eine Zu-  
gänglichkeit der Ladeboxen 7 und 8 von den Seiten her gege-  
ben ist, lässt sich bei der hinteren Ladebox 9 eine Zugäng-  
lichkeit von allen Seiten erreichen. Hierzu wird in einem  
ersten Schritt das Rolltor 20 nach oben geschoben und in  
nicht näher dargestellter Weise in eine Führung oder eine  
Box in der Dachkonstruktion 13 eingeschoben. Anschließend  
lassen sich die beiden Schiebetüren 16 in Pfeilrichtung ge-  
mäß Fig. 2 nach vorne zwischen die B-Säule und die C-Säule  
außenseitig schieben. Wie aus der Fig. 2 ersichtlich ist,  
sind damit allseitig für eine Zugänglichkeit die Öffnungs-  
flächen freigegeben und zwar ohne dass irgendwelche Stützen,  
Träger oder sonstige Einbauten in störender Weise vorhanden  
sind. Die Ladebox 9 mit der Ladefläche 9a fungiert in dieser  
Stellung wie eine normale Laderampe mit Zugänglichkeit von  
allen Seiten, denn die Ladefläche 9a befindet sich auf Fahr-  
bahnniveau.

Zusätzlich kann auf der Rückseite noch eine schwenkbare  
Bordwand 21 vorgesehen sein, welche in abgesenktem Zustand  
von der vertikalen Position, in der sie sich im Fahrzustand

befindet, in eine horizontale Lage abgesenkt wird, wie dies aus der Fig. 1 ersichtlich ist (gestrichelte Darstellung). In diesem Falle ergibt sich zur Erleichterung noch eine schräge Auffahrrampe zur der Ladefläche 9a.

In gleicher Weise können selbstverständlich auch an beiden Seiten der Ladeboxen 9 Bordwände 22 vorgesehen werden, welche ebenfalls in abgesetztem Zustand der Ladefläche 9a als Auffahrampen dienen (siehe gestrichelte Darstellung in Fig. 3).

Wie ersichtlich, wird bei dem erfindungsgemäßen Fahrzeug zum Be- und Entladen eine deutlich geringere Verkehrsfläche benötigt als bei herkömmlichen Fahrzeugen mit außen liegender Laderampe, welche sich im allgemeinen um bis zu 2 m und mehr nach hinten von dem Fahrzeug weg erstrecken kann. Im vorliegenden Falle ist es nicht mehr notwendig, einen derartigen Freiraum vorzuhalten.

Wie weiterhin ersichtlich, ist es gegebenenfalls auch möglich, bei beschränkten Verkehrsraumverhältnissen die Laderampe von einer oder von beiden Seiten bei geöffneter Schiebetüre bzw. geöffneten Schiebetüren 16 zu beladen und zu entladen.

Nach erfolgter Be- oder Entladung kann in einfacher Weise über die Hubeinrichtung 11 mit den Hubzylindern 12 die Ladebox 9 wieder in Fahrstellung hochgefahren werden. Im Unterschied zu den bekannten außenliegenden Laderampen ist es in diesem Fall nicht mehr erforderlich, das sich auf der Ladefläche 9a befindliche Ladegut umzusetzen und in das Fahrzeuginnere zu verfrachten, sondern es kann auf der Ladeflä-

che 9a verbleiben, da ja die Ladebox 9 innenliegend ist und sich nach Schließen der Öffnungsflächen mit den Schiebetüren 16 und dem Rolltor 20 im Inneren des Fahrzeugs befindet.

In den Abwinklungen 18 der beiden Schiebetüren 16 können die üblichen Heckleuchten 23, wie z.B. Blinker, Rücklichter, Nebelschlussleuchte, Rückfahrscheinwerfer und dergleichen angebracht sein, wie in der Fig. 3 lediglich prinzipmäßig angedeutet. An dem Rolltor 20 kann an einer Lamelle auch ein Nummernschild 24 angeordnet sein.

Die Ladebox 9 mit der Ladefläche 9a kann im Bedarfsfalle auch an bereits im Einsatz befindlichen Fahrzeugen nachgerüstet werden. Hierzu ist es lediglich erforderlich, die beiden Längsträger 4 und 5 an der C-Säule abzutrennen und an der C-Säule die Hubeinrichtung 11 mit den Hubzylindern 12 zusammen mit der Ladebox 9 und der Ladefläche 9a anzubringen. In diesem Fall besitzt dann das Fahrzeug nur hinter der Hinterachse 3 eine höhenverstellbare Ladebox 9, womit allerdings alle vorstehend beschriebenen Vorteile erfüllt werden.

Darüber hinaus ist es auch möglich, neben einem Montageaufbau auf ein Fahrzeug mit einem Leiterraahmen den Fahrzeugaufbau auch komplett zusammen mit den Ladeboxen 7, 8, 9 und gegebenenfalls 10 und den dazugehörigen Einrichtungen, wie Hubeinrichtungen 11 mit den Hubzylindern 12, als Einheit vorzufertigen und dann mit dem Leiterraahmen mit den Längsträgern 4 und 5 und gegebenenfalls den Quertraversen 6 eines Fahrzeuges zu verbinden. Hierzu dient ein Hilfsrahmen 25 mit Längsträgern 25a und 25b, wie dieser in der Fig. 4, welche einen derartigen vorgefertigten Fahrzeugaufbau in Prinzipdarstellung zeigt, dargestellt ist.

Zur Montage des vorgefertigten Fahrzeugaufbaus gemäß Fig. 4 wird dieser mit dem Hilfsrahmen 25 auf den Leiterrahmen aufgesetzt, wobei die beiden Längsträger 25a und 25b auf die Längsträger 4 und 5 des Leiterrahmens aufgelegt werden. Die beiden Hilfsrahmenlängsträger 25a und 25b können dann auf beliebige Weise mit den beiden Längsträgern 4 und 5 verbunden werden. In der Fig. 6 ist hierzu eine Möglichkeit angegeben. Wie daraus ersichtlich, erfolgt dabei die Verbindung über mehrere auf Abstand voneinander angeordnete Schraubverbindungen 26 mit Klemmgliedern, z.B. Befestigungsplatten 27, wobei die Schrauben der Schraubverbindungen 26 über entsprechende Bohrungen und Befestigungsschienen jeweils mit den Hilfsrahmenlängsträgern 25a, 25b und den Längsträgern 4 und 5 verbunden werden.

Ebenso wie die Ladeboxen 7 und 8 kann auch die Ladebox 9 im Bedarfsfalle bis auf eine Rampenhöhe zum Be- und Entladen hochgefahren werden, wobei in diesem Falle nach Entfernung des Rollltores 20 in herkömmlicher Weise nach hinten auf eine Rampe oder ähnliches be- und entladen werden kann.

Anstelle eines Fahrzeugrahmens 1 mit einem Leiterrahmen mit Längsträgern 4 und 5 und Quertraversen 6 kann gegebenenfalls auch ein einziger Mittelträger vorgesehen werden, wie dies aus dem DE-GM 298 13 993 ersichtlich ist.

Falls vorgesehen ist, das Fahrzeug auch im Anhängerbetrieb zu betreiben, können die beiden Längsträger 4 und 5 nicht mehr hinter der Hinterachse 3 abgeschnitten werden, sondern müssen sich in üblicher Weise bis zu dem Fahrzeugheck erstrecken. Es ist jedoch auch möglich, in diesem Fall das

Fahrzeug mit innenliegenden Laderampen zu versehen, wie dies aus der Fig. 5 ersichtlich ist. Dabei befindet sich hinter der Hinterachse 3 noch ein Fahrzeugheck mit einer D-Säule, zu beiden Seiten des Leiterraumens mit den Längsträgern 4 und 5 befinden sich jedoch bis auf das Fahrbahnniveau absenkbare Ladeboxen 9', welche ebenfalls an einer Hubeinrichtung 11 mit Hubzylindern 12 befestigt sind. Die beiden Ladeboxen 9' können dabei unabhängig oder gemeinsam höhenverstellbar sein, wie dies auch grundsätzlich bei den beiden Ladeboxen 7 und 8 der Fall ist. Wie ersichtlich, werden auf diese Weise zwei innenliegende Laderampen geschaffen, welche von der Seite her über Öffnungsflächen zugänglich sind. Anstelle von Schiebetüren 16 genügen in diesem Falle gegebenenfalls jeweils seitliche Rolltore 28.

### P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Fahrzeug mit wenigstens einer Vorderachse und wenigstens einer Hinterachse, mit Ladeboxen oder Ladeflächen zur Aufnahme von Ladegut, mit einem Fahrzeugrahmen und mit einer Laderampe im hinteren Bereich des Fahrzeugrahmens, wobei wenigstens ein Teil der Ladeboxen oder Ladeflächen durch an dem Fahrzeugrahmen angeordnete Hubeinrichtungen in vertikaler Richtung heb- und senkbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Ladebox oder Ladefläche (9) hinter der wenigstens einen Hinterachse (3) derart angeordnet ist, dass sie als innenliegende Laderampe ausgebildet ist, wobei wenigstens eine seitliche und eine rückseitig am Fahrzeugrahmen (1) angeordnete Öffnungsfläche vorgesehen sind, die zum Laden oder Entladen Ladeöffnungen freigeben.
2. Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Ladeöffnungen in einer vorgewählten Stellung der Hubeinrichtung (11) freigegeben sind.
3. Fahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass an der Fahrzeugrückseite eine torartige Einrichtung (20) als Öffnungsfläche vorgesehen ist.

4. Fahrzeug nach Anspruch 3,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die torartige Einrichtung als Rolltor (20) ausgebildet  
ist.
5. Fahrzeug nach Anspruch 4,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
das Rolltor (20) in seitlichen Führungen geführt ist.
6. Fahrzeug nach Anspruch 1,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
wenigstens an einer Fahrzeugseite im Bereich der wenigstens einen heb- und senkbaren Ladebox oder Ladefläche  
(9) eine Schiebetür (16) vorgesehen ist.
7. Fahrzeug nach Anspruch 6,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
an beiden Seiten im Bereich der heb- und senkbaren Ladebox oder Ladefläche (9) eine Schiebetür (16) vorgesehen  
ist.
8. Fahrzeug nach Anspruch 7,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Schiebetüren (16) an ihren hinteren Enden mit senkrechten Führungsschienen (19) für eine Führung des Rolltores (20) versehen sind.
9. Fahrzeug nach Anspruch 6 oder 7,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Schiebetür (16) am hinteren Ende mit einer nach innen gerichteten Abwinklung (18) versehen ist, an der Be-

leuchtungseinrichtungen (23) für die Fahrzeugrückseite angeordnet sind.

10. Fahrzeug nach Anspruch 6,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Schiebetür oder die Schiebetüren (16) an der Dach-  
konstruktion (13) hinter der Hinterachse (3) befestigt  
und in horizontalen Führungsschienen (19) geführt sind.
11. Fahrzeug nach Anspruch 4,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
das Rolltor (20) im hochgeschobenen Zustand in der Dach-  
konstruktion (13) hinter der Hinterachse (3) aufgenommen  
ist.
12. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 11,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Hubeinrichtung (11) für die wenigstens eine hinter  
der Hinterachse (3) angeordnete Ladebox oder Ladefläche  
(9) an der C-Säule des Fahrzeugrahmens angeordnet ist.
13. Fahrzeug nach Anspruch 12,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Hubeinrichtung (11) mit Hubzylindern (12) versehen  
ist, die an vertikalen Schienen der C-Säule angeordnet  
sind.
14. Fahrzeug nach Anspruch 13,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Hubeinrichtung (11) mit den Schienen einen Portal-  
aufbau (14) bildet.

15. Fahrzeug nach Anspruch 6,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
unter der oder den Schiebetüren (16) oder vor diesen je-  
weils ein Bordwandteil (22) angeordnet ist, das im abge-  
senkten Zustand der Ladebox oder Ladefläche (9) als Auf-  
fahrrampe vorgesehen ist.
16. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 15,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
an der Rückseite des Fahrzeugs ein Bordwandteil (21) an-  
geordnet ist, das im abgesenkten Zustand der Ladebox o-  
der Ladefläche (9) als Auffahrrampe vorgesehen ist.
17. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 16 mit einem  
Leiterrahmen als Teil des Fahrzeugrahmens, der zwei auf  
Abstand voneinander angeordnete Längsträger (4,5) und  
die Längsträger (4,5) miteinander verbindende Quertra-  
versen (6) aufweist,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
zum nachträglichen Einbau der innenliegenden Laderampe  
der Leiterraahmen im Bereich der wenigstens einen Hinter-  
achse (3) abgeschnitten ist und dass eine Hubeinrichtung  
(11) für die wenigstens eine Ladebox oder Ladefläche (9)  
hinter der Hinterachse (3) an der C-Säule des Fahrzeug-  
rahmens (1) anbringbar ist.
18. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 16 mit einem  
Leiterrahmen als Teil des Fahrzeugrahmens, der zwei auf  
Abstand voneinander angeordnete Längsträger (4,5) und  
die Längsträger (4,5) miteinander verbindende Quertra-  
versen (6) aufweist,  
dadurch gekennzeichnet, dass

- seitlich an dem Leiterraahmen hinter der wenigstens einen Hinterachse (3) die wenigstens eine Ladebox oder Lade-  
fläche (9) angeordnet ist.
19. Fahrzeug nach Anspruch 18,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
auf beiden Seiten des Leiterraahmens eine Ladebox oder  
Ladefläche (9) angeordnet ist.
20. Fahrzeug nach einem der Ansprüche 17 bis 19 mit einem  
Leiterrahmen als Teil des Fahrzeugrahmens, der zwei auf  
Abstand voneinander angeordnete Längsträger (4,5) und  
die Längsträger (4,5) miteinander verbindende Quertra-  
versen (6) aufweist,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
ein Hilfsrahmen (25) für einen Fahrgestellaufbau mit La-  
deboxen oder Ladeflächen (7,8,9,10), mit Hubeinrichtun-  
gen (11) für die Ladeboxen oder Ladeflächen, mit innen-  
liegender Laderampe nebst Dachkonstruktion (13) und Öff-  
nungsflächen vorgesehen ist, der auf den Längsträgern  
(4,5) des Leiterraahmens befestigbar ist.
21. Fahrzeug nach Anspruch 20,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
der Hilfsrahmen (25) über Verbindungsglieder (26, 27)  
lösbar mit den Längsträgern (4,5) des Leiterraahmens ver-  
bunden ist.
22. Fahrzeug nach Anspruch 21,  
dadurch gekennzeichnet, dass  
die Verbindungsglieder Befestigungsplatten (27) und  
Schraubverbindungen (26) aufweisen.

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



10/534838



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
27. Mai 2004 (27.05.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
WO 2004/043735 A3

- (51) Internationale Patentklassifikation: **B60P 1/44**,  
1/02, 3/055, B60J 5/14
- (21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2003/012548
- (22) Internationales Anmeldedatum:  
11. November 2003 (11.11.2003)
- (25) Einreichungssprache: Deutsch
- (26) Veröffentlichungssprache: Deutsch
- (30) Angaben zur Priorität:  
102 52 682.6 13. November 2002 (13.11.2002) DE
- (71) Anmelder und  
(72) Erfinder: **HURLER, Walter** [DE/DE]; Breitenbergweg  
8, 86391 Stadtbergen (DE).
- (74) Anwalt: **LORENZ, Werner**; Alte Ulmer Strasse 2, 89522  
Heidenheim (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (*national*): AE, AG, AL, AM, AU, AZ, BA, BB, BR, BY, BZ, CA, CN, CO, CR, CU, DM, DZ, EC, GD, GE, GH, GM, HR, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, RU, SC, SD, SG, SL, TJ, TM, TN, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

(84) Bestimmungsstaaten (*regional*): ARIPO Patent (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches Patent (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI Patent (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

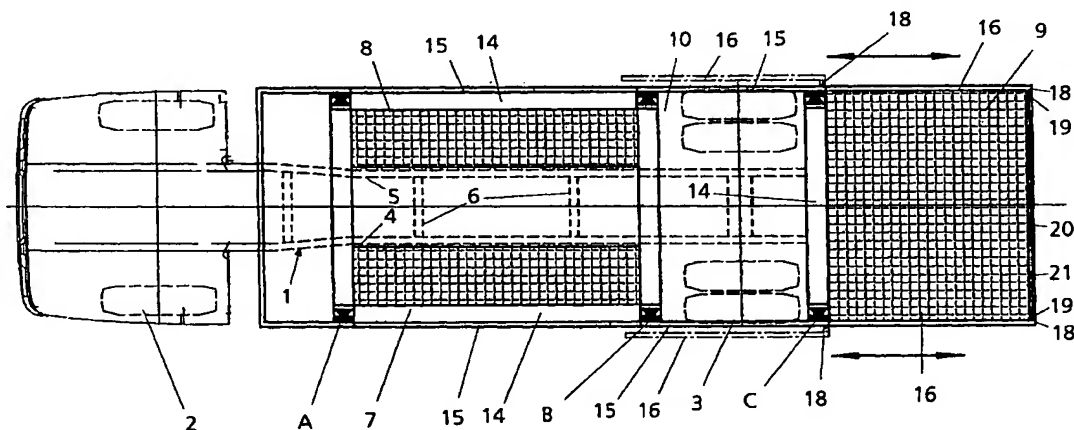
Erklärungen gemäß Regel 4.17:

— hinsichtlich der Identität des Erfinders (Regel 4.17 Ziffer i) für alle Bestimmungsstaaten

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: VEHICLE WITH LOADING BOXES OR LOADING SURFACES

(54) Bezeichnung: FAHRZEUG MIT LADEBOXEN ODER LADEFLÄCHEN



(57) Abstract: A vehicle provided with at least one front axis and at least one rear axis, one vehicle frame and at least one loading box or loading surface which can be raised or lowered in a vertical direction by means of lifting devices, in addition to a loading ramp located in the rear area of the vehicle. At least one loading box or loading surface is arranged behind the at least one rear axis such that it forms an inner loading ramp (9). At least one opening surface is arranged in a lateral (16) and rear position (20) on the vehicle frame and used to release loading openings for loading or emptying.

(57) Zusammenfassung: Ein Fahrzeug ist mit wenigstens einer Vorderachse und mit wenigstens einer Hinterachse, mit einem Fahrzeugrahmen und mit wenigstens einer durch Hubeinrichtungen in vertikaler Richtung heb- und senkbaren Ladebox oder Ladefläche und mit einer Laderampe im hinteren Bereich des Fahrzeuges versehen. Wenigstens eine Ladebox oder Ladefläche ist hinter der wenigstens einen Hinterachse derart angeordnet, dass sie als innenliegende Laderampe (9) ausgebildet ist, wobei wenigstens eine seitliche (16) und rückseitig (20) am Fahrzeugrahmen angeordnete Öffnungsfläche vorgesehen sind, die zum Laden oder Entladen Ladeöffnungen freigeben.

WO 2004/043735 A3



- hinsichtlich der Berechtigung des Anmelders, ein Patent zu beantragen und zu erhalten (Regel 4.17 Ziffer ii) für alle Bestimmungsstaaten
- hinsichtlich der Berechtigung des Anmelders, die Priorität einer früheren Anmeldung zu beanspruchen (Regel 4.17 Ziffer iii) für alle Bestimmungsstaaten
- Erfindererklärung (Regel 4.17 Ziffer iv) nur für US

**Veröffentlicht:**

- mit internationalem Recherchenbericht

- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

**(88) Veröffentlichungsdatum des internationalen  
Recherchenberichts:**

5. August 2004

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No  
PCT/EP 03/12548

## A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 B60P1/44 B60P1/02 B60P3/055 B60J5/14

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60P B60J B63D B62D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	EP 1 232 904 A (GROSSE GERARD) 21 August 2002 (2002-08-21)  paragraph '0001! - paragraph '0004! paragraph '0010! paragraph '0035! - paragraph '0037! abstract; figures	1-5, 11-14, 18,19
Y		6,7,10, 17
Y	GB 2 203 184 A (BEDWAS BODYWORKS LIMITED) 12 October 1988 (1988-10-12) abstract; figures 1,2	6,7,10
Y	DE 82 34 715 U (CLERCK FAHRZEUGBAU) 24 March 1983 (1983-03-24) page 4, line 5 - line 17 page 5, line 11 -page 6, line 23; figures	17
	--- -/-	



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in annex.

### \* Special categories of cited documents :

- 'A' document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- 'E' earlier document but published on or after the international filing date
- 'L' document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- 'O' document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- 'P' document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- 'T' later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- 'X' document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- 'Y' document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- '&' document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

2 June 2004

Date of mailing of the international search report

14/06/2004

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Nordlund, J

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP 03/12548

## C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	FR 1 554 461 A (FEDERATED DEPARTMENT STORE) 17 January 1969 (1969-01-17) page 2, left-hand column, line 11 - line 31 ----	1
A	US 4 652 042 A (BADER SAMUEL M) 24 March 1987 (1987-03-24) column 1, line 22 - line 27 ----	1
A	GB 677 446 A (ASSOCIATED COACHBUILDERS LTD; JOHN EDWARD ROSCOE) 13 August 1952 (1952-08-13) page 1, line 40 - line 72; figures ----	1,6
A	DE 41 14 044 A (CARROZZERIA PEZZAIOLI S N C DI) 7 November 1991 (1991-11-07) column 2, line 12 - line 20; figure 3 ----	15,16
A	FR 1 509 096 A (CHAUSSON USINES SA) 12 January 1968 (1968-01-12) ----	
A	CA 1 107 790 A (RODRIGUE WILBROD) 25 August 1981 (1981-08-25) ----	
A	US 4 659 132 A (DAY GERALD G) 21 April 1987 (1987-04-21) ----	
A	US 6 464 446 B1 (HURLER WALTER) 15 October 2002 (2002-10-15) cited in the application -----	

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/EP 03/12548

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
EP 1232904	A	21-08-2002	FR 2821031 A1 EP 1232904 A1	23-08-2002 21-08-2002
GB 2203184	A	12-10-1988	NONE	
DE 8234715	U	24-03-1983	DE 8234715 U1	24-03-1983
FR 1554461	A	17-01-1969	NONE	
US 4652042	A	24-03-1987	NONE	
GB 677446	A	13-08-1952	NONE	
DE 4114044	A	07-11-1991	IT 90005164 A1 DE 4114044 A1	04-11-1991 07-11-1991
FR 1509096	A	12-01-1968	NONE	
CA 1107790	A	25-08-1981	CA 1107790 A1	25-08-1981
US 4659132	A	21-04-1987	CA 1289591 C DE 3704612 A1 GB 2188010 A , B	24-09-1991 20-08-1987 23-09-1987
US 6464446	B1	15-10-2002	DE 29813993 U1 AT 229896 T AU 748381 B2 AU 5419899 A CA 2339471 A1 CZ 20010429 A3 DE 59903850 D1 DK 1100696 T3 WO 0007843 A1 EP 1100696 A1 ES 2190238 T3 HU 0103115 A2 JP 2002522283 T PL 346009 A1 TR 200100384 T2	08-10-1998 15-01-2003 06-06-2002 28-02-2000 17-02-2000 13-03-2002 30-01-2003 14-04-2003 17-02-2000 23-05-2001 16-07-2003 28-12-2001 23-07-2002 14-01-2002 23-07-2001

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 03/12548

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES  
IPK 7 B60P1/44 B60P1/02 B60P3/055 B60J5/14

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60P B60J B63D B62D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der Internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	EP 1 232 904 A (GROSSE GERARD) 21. August 2002 (2002-08-21)  Absatz '0001! - Absatz '0004! Absatz '0010! Absatz '0035! - Absatz '0037! Zusammenfassung; Abbildungen	1-5, 11-14, 18, 19
Y		6, 7, 10, 17
Y	GB 2 203 184 A (BEDWAS BODYWORKS LIMITED) 12. Oktober 1988 (1988-10-12) Zusammenfassung; Abbildungen 1, 2  --- -/-	6, 7, 10

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

- \*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist
- \*E\* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist
- \*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)
- \*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht
- \*P\* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

\*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

\*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*Z\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der Internationalen Recherche

2. Juni 2004

Absenddatum des Internationalen Recherchenberichts

14/06/2004

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde  
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Nordlund, J

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 03/12548

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
Y	DE 82 34 715 U (CLERCK FAHRZEUGBAU) 24. März 1983 (1983-03-24) Seite 4, Zeile 5 - Zeile 17 Seite 5, Zeile 11 -Seite 6, Zeile 23; Abbildungen	17
A	FR 1 554 461 A (FEDERATED DEPARTMENT STORE) 17. Januar 1969 (1969-01-17) Seite 2, linke Spalte, Zeile 11 - Zeile 31	1
A	US 4 652 042 A (BADER SAMUEL M) 24. März 1987 (1987-03-24) Spalte 1, Zeile 22 - Zeile 27	1
A	GB 677 446 A (ASSOCIATED COACHBUILDERS LTD;JOHN EDWARD ROSCOE) 13. August 1952 (1952-08-13) Seite 1, Zeile 40 - Zeile 72; Abbildungen	1,6
A	DE 41 14 044 A (CARROZZERIA PEZZAIOLI S N C DI) 7. November 1991 (1991-11-07) Spalte 2, Zeile 12 - Zeile 20; Abbildung 3	15,16
A	FR 1 509 096 A (CHAUSSON USINES SA) 12. Januar 1968 (1968-01-12)	
A	CA 1 107 790 A (RODRIGUE WILBROD) 25. August 1981 (1981-08-25)	
A	US 4 659 132 A (DAY GERALD G) 21. April 1987 (1987-04-21)	
A	US 6 464 446 B1 (HURLER WALTER) 15. Oktober 2002 (2002-10-15) in der Anmeldung erwähnt	

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP 03/12548

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 1232904	A	21-08-2002	FR 2821031 A1 EP 1232904 A1	23-08-2002 21-08-2002
GB 2203184	A	12-10-1988	KEINE	
DE 8234715	U	24-03-1983	DE 8234715 U1	24-03-1983
FR 1554461	A	17-01-1969	KEINE	
US 4652042	A	24-03-1987	KEINE	
GB 677446	A	13-08-1952	KEINE	
DE 4114044	A	07-11-1991	IT 90005164 A1 DE 4114044 A1	04-11-1991 07-11-1991
FR 1509096	A	12-01-1968	KEINE	
CA 1107790	A	25-08-1981	CA 1107790 A1	25-08-1981
US 4659132	A	21-04-1987	CA 1289591 C DE 3704612 A1 GB 2188010 A , B	24-09-1991 20-08-1987 23-09-1987
US 6464446	B1	15-10-2002	DE 29813993 U1 AT 229896 T AU 748381 B2 AU 5419899 A CA 2339471 A1 CZ 20010429 A3 DE 59903850 D1 DK 1100696 T3 WO 0007843 A1 EP 1100696 A1 ES 2190238 T3 HU 0103115 A2 JP 2002522283 T PL 346009 A1 TR 200100384 T2	08-10-1998 15-01-2003 06-06-2002 28-02-2000 17-02-2000 13-03-2002 30-01-2003 14-04-2003 17-02-2000 23-05-2001 16-07-2003 28-12-2001 23-07-2002 14-01-2002 23-07-2001